



Sajtó és Tájékoztatás

Az Európai Unió Bírósága
169/12. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY
Luxembourg, 2012. december 13.

A főtanácsnok indítványai a C-512/10., C-545/10., C-625/10., C-627/10. és C-412/11. sz., Bizottság kontra Lengyelország, Cseh Köztársaság, Franciaország, Szlovénia és Luxemburg ügyekben

N. Jääskinen főtanácsnok szerint öt tagállam nem teljesítette a vasúti közlekedésről szóló irányelvekből eredő kötelezettségeit

A főtanácsnok annak megállapítását javasolja a Bíróságnak, hogy Lengyelország, a Cseh Köztársaság, Franciaország, Szlovénia és Luxemburg megsértette az e területre vonatkozó uniós jogot

A tagállamok a vasúti ágazatnak az Európai Unión belüli liberalizációja miatt az ezen ágazatban működő vállalkozások számára kötelesek biztosítani a vasúti hálózathoz egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon való hozzáférést. Ebben az összefüggésben a tagállamok történeti vasúttársaságai többé nem gyakorolhatnak bizonyos „alapvető funkciókat”, hanem azokat független működtetőkre kell bízni. E funkciók közé tartozik többek közt azon engedélyeknek a vasúttársaságok számára történő kibocsátása, amelyek e társaságok számára hozzáférést biztosítanak a vasúti hálózathoz, az infrastruktúra-kapacitás elosztása, valamint a hálózat használatáért a szállítási vállalkozások által fizetendő díj megállapítása.

A jelen ügy több olyan, kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset sorába¹ illeszkedik, amelyeket a Bizottság indított több tagállam ellen a vasúti ágazat működését szabályozó irányelvekből eredő kötelezettségeik teljesítésének elmulasztása miatt, amely irányelvek elsődleges célja, hogy biztosítsák a vasúttársaságok számára a vasúti hálózathoz egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon való hozzáférést.² A jelen esetben a Bíróságnak a Lengyelország, a Cseh Köztársaság, a Franciaország, a Szlovénia és a Luxemburg ellen indított kereseteket kell megvizsgálnia.³

A C-512/10. sz., Bizottság kontra Lengyelország ügy

A Bizottság szerint Lengyelország nem vezetett be olyan kedvezményrendszert, amely alkalmas arra, hogy a pályahálózat-működtetőt a költségek és az infrastruktúra használati díjak, illetve a pályahasználati díjak csökkentésére ösztönözze. Ezzel kapcsolatban Niilo Jääskinen főtanácsnok úgy ítéli meg, hogy a lengyel jogban nem került megállapításra a pályahálózat-működtető által elérendő gazdasági célkiűzések és a közlekedési miniszter által a vasúti infrastruktúra felújítása és karbantartása költségeinek finanszírozása tárgyában tett intézkedések közötti oksági kapcsolatot meghatározó, e jog által előírt ösztönző mechanizmus.

¹ A következő ügyekről van szó: a [C-483/10. sz.](#), Bizottság kontra Spanyolország ügy; a [C-512/10. sz.](#), Bizottság kontra Lengyelország ügy; a [C-528/10. sz.](#), Bizottság kontra Görögország ügy; a [C-545/10. sz.](#), Bizottság kontra Cseh Köztársaság ügy; a [C-555/10. sz.](#), Bizottság kontra Ausztria ügy; a [C-556/10. sz.](#), Bizottság kontra Németország ügy; a [C-557/10. sz.](#), Bizottság kontra Portugália ügy; a [C-473/10. sz.](#), Bizottság kontra Magyarország ügy; a [C-625/10. sz.](#), Bizottság kontra Franciaország ügy; a [C-627/10. sz.](#), Bizottság kontra Szlovénia ügy; a [C-369/11. sz.](#), Bizottság kontra Olaszország ügy és a [C-412/11. sz.](#), Bizottság kontra Luxemburg ügy.

² A 2001/12 irányelvvel módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv (HL L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.), valamint a 2004/49/EK és 2007/58/EK irányelvvel módosított, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.).

³ A Magyarországot, a Spanyolországot, az Ausztriát, a Németországot és a Portugáliát érintő ügyekben 2012. szeptember 6-án ismertettem az indítványaimat (lásd a [109/12. sz.](#) sajtóközleményt).

Az uniós jog előírja, hogy a minimális szolgáltatások összességéért és a hálózati szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedetéséből közvetlenül eredő költséggel. A Bizottság azt állítja, hogy e költség fogalma a „határkölség” fogalmára utal. A Bizottság véleménye szerint ez utóbbi egyedül a vonatok tényleges közlekedéséből adódó költségeknek felel meg, és nem azoknak a meghatározott költségeknek, amelyek a vonat közlekedetéséhez kapcsolódó költségeken kívül az infrastruktúra üzemeltetésének általános díjait is lefedik, és amelyeket a vonatok közlekedésének hiányában is viselni kell.

A főtanácsnok úgy ítéli meg, hogy a lengyel szabályozás a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjak meghatározása tekintetében olyan költségek figyelembevételét eredményezi, amelyeket nyilvánvalóan nem lehet az adott vonat közlekedetéséből közvetlenül eredő költségnek tekinteni.

N. Jääskinen főtanácsnok ezzel szemben úgy véli, hogy a Bizottság keresetét el kell utasítani a pályahálózat-működtető függetlenségének hiányára, valamint e működtető pénzügyi egyensúlyának ésszerű időn belüli biztosításra alkalmas intézkedések állítólagos hiányára alapított kifogások tekintetében.

A C-545/10. sz., Bizottság kontra Cseh Köztársaság ügy

A Bizottság azt állítja, hogy a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő díjak maximális összegének megállapításával a Cseh Köztársaság megsértette az uniós jogot. A főtanácsnok kiemeli, hogy – bár a tagállamok hatáskörébe tartozik a díjszabás normatív kereteinek meghatározása – a vasúthálózat használatáért fizetendő díj meghatározásának feladatát a pályahálózat-működtetőre kell ruházni. Következésképpen a főtanácsnok úgy ítéli meg, hogy a Cseh Köztársaság nem felelt meg a 2001/14 irányelvnek.

N. Jääskinen ezenkívül azt javasolja a Bíróságnak, hogy adjon helyt a Bizottság arra vonatkozó kifogásának, hogy hiányoztak a pályahálózat-működtetőket az infrastruktúra biztosításával kapcsolatos költségek és a pályahasználati díjak csökkentésére ösztönző intézkedések. A főtanácsnok azt javasolja, hogy a Bíróság ezzel szemben utasítsa el az arra alapított kifogást, hogy a minimális szolgáltatások összességéért és a hálózati szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjak nem egyeznek meg az adott vonat közlekedetéséből közvetlenül eredő költségekkel.

A főtanácsnok annak megállapítását javasolja a Bíróságnak, hogy a Cseh Köztársaság – mivel nem vezetett be olyan teljesítményösztönző rendszert, amely alkalmas lett volna arra, hogy a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására ösztönözze a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket – nem teljesítette a kötelezettségeit.

A Bizottság arra hivatkozik, hogy a cseh jog értelmében a szabályozó szervezet, vagyis a Vasúti Hivatal határozatai tekintetében a Közlekedési Minisztérium a fellebbviteli szerv. Álláspontja szerint egy ilyen előzetes közigazgatási fellebbezés ellentétes a 2001/14 irányelvvel, mivel e rendelkezés nem teszi lehetővé a szabályozó szervezet határozatainak közigazgatási felülvizsgálatát. A főtanácsnok ezzel kapcsolatban kiemeli, hogy az említett irányelv azon az elgondoláson alapul, hogy valamely szabályozó szervezet által hozott közigazgatási határozat csak bírósági felülvizsgálat alá tartozik, nem pedig előzetes közigazgatási felülvizsgálat alá, még ha e lehetőség kifejezetten nincs is kizárva. Következésképpen a Cseh Köztársaság – azzal, hogy a Közlekedési Minisztériumhoz benyújtott fellebbezés révén a szabályozó szervezet határozatának közigazgatási felülvizsgálatát alakította ki – megsértette az uniós jogot.

A C-625/10. sz., Bizottság kontra Franciaország ügy, a C-627/10. sz., Bizottság kontra Szlovénia ügy és a C-412/11. sz., Bizottság kontra Luxemburg ügy

A 91/440 irányelv előírja, hogy a vasúti szállítási szolgáltatásokat végző vállalkozás nem láthat el alapvető funkciókat. E funkciók többek között magukban foglalják a menetvonalak elosztását és az

infrastruktúra-kapacitás elosztását. A Bizottság azt rója fel Franciaországnak, Szlovéniának és Luxemburnak, hogy megsértette a vasúti szállítási szolgáltatásokat végző vállalkozás függetlenségére vonatkozó követelményt.

Ami Franciaországot illeti, a főtanácsnok úgy ítéli meg, hogy nem elegendő a francia rendszer igazolásához az, hogy a történeti üzemeltető, a Francia Nemzeti Vasúttársaság (SNCF) egyik szolgálati egysége, a Vasút-közlekedési Igazgatóság (DCF) a Francia Vasúthálózat (RFF) nevében jár el, amelynek egyedüli hatáskörébe tartozik a menetrend-tervezetek megállapítása és az egyedi menetvonalak elosztása. Így e rendszer nem felel meg a jogi függetlenség feltételének. Ehhez hasonlóan Szlovéniára vonatkozóan a főtanácsnok megállapítja, hogy az, hogy a Szlovén Vasutak pedig a Vasúti Szállítási Ügynökség nevében jár el, amelynek egyedüli hatáskörébe tartozik a menetrend-tervezetek megállapítása és az egyedi menetvonalak elosztása, nem elegendő ahhoz, hogy e rendszer megfeleljen az uniós jog követelményeinek. A Luxemburg elleni keresetet illetően a főtanácsnok megjegyzi, hogy a közlekedés zavara esetén a Vasúti Igazgatóság (ACF) által megállapított rendes menetrendet többé nem lehet tartani, mivel a menetrendben rögzített időpontok már elmúltak, és hogy szükségessé válik a menetrend azon üzemeltetők számára történő újbóli kiosztása, akik a sorukra várnak, ezen elosztást pedig egy vasúttársaság, a Luxemburgi Vasutak (CFL) végzi.

Ezt követően a főtanácsnok megvizsgálja a Bizottságnak a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés díjainak meghatározására vonatkozó kifogását. E tekintetben megállapítja, hogy Franciaország és Szlovénia nem vezetett be az uniós jog követelményeinek megfelelő, a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők teljesítményét ösztönző rendszert. Egyébként N. Jääskinen úgy ítéli meg, hogy Szlovénia nem írt elő a pályahálózat-működtetőket az infrastruktúra biztosításával kapcsolatos költségek és a pályahasználati díjak csökkentésére ösztönző intézkedéseket.

EMLÉKEZTETŐ: A főtanácsnok indítványa nem köti a Bíróságot. A főtanácsnok feladata, hogy teljesen pártatlanul és függetlenül eljárva a rábízott ügy jogi megoldására vonatkozó javaslatot terjesszen a Bíróság elé. A Bíróság bírái most kezdik meg a tanácskozást a jelen ügyben. Az ítéletet későbbi időpontban hozzák meg.

EMLÉKEZTETŐ: Az uniós jogból eredő kötelezettségeit nem teljesítő tagállam ellen irányuló kötelezettségszegési eljárást a Bizottság vagy más tagállam indíthatja meg. Ha a Bíróság megállapítja a kötelezettségszegést, az érintett tagállamnak a lehető leghamarabb teljesítenie kell az ítéletben foglaltakat. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tagállam nem teljesítette az ítéletben foglaltakat, újabb, pénzügyi szankciók kiszabására irányuló keresetet indíthat. Mindazonáltal, amennyiben a tagállam nem tett eleget a valamely irányelv átültetésére elfogadott intézkedései Bizottságnak történő bejelentésére vonatkozó kötelezettségének, a Bíróság a Bizottság indítványa alapján már az első ítéletben szankciókat alkalmazhat.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

A kihirdetés napján (a [C-512/10.](#), [C-545/10.](#), [C-625/10.](#), [C-627/10.](#) és [C-412/11. sz. ügyekben](#)) az indítványok teljes szövege megtalálható a CURIA honlapon.

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499